

# Autoporto

## S.Didero attende da più di trent'anni

di TIZIANO PICCO

**IL PRIMO** cantiere dell'alta velocità potrebbe sorgere proprio qui, a S.Didero, nella piana della bassa valle, a pochi passi da dove, nell'estate 2005 scattò la fase 2 dell'opposizione al Tav, cioè la costruzione dei presidi di Borgone e Bruzolo. Già, perché quei circa 60mila metri quadri incastonati tra l'autostrada del Frejus e la statale 25, di fronte alle Acciaierie Ferrero, fanno gola a chi va in cerca di terreni che possano accogliere infrastrutture senza che si debba intervenire pesantemente (e a costi alti) e che siano abbastanza marginali da non coinvolgere abitazioni o esercizi commerciali con fastidiose interferenze.

L'area è conosciuta come "autoporto di S.Didero", dunque può sembrare quasi naturale che Ltf, la Sitaf e Consusa abbiano pensato di andarci a ricollocare l'autoporto di Susa, cioè tutti quei servizi a supporto del traffico dei Tir e merci che attualmente si trovano a Traduervì. Da qui dovrà sloggiare per lasciare spazio ai binari della superferrovia e alle opere accessorie per il cantiere e per la stazione internazionale di Susa. L'autoporto, infatti, non può essere eliminato dal tragitto autostradale. Un piazzale per la sosta, il ristoro e soprattutto per l'eventuale fermata dei tir in caso di emergenze o anche solo di nevicate copiose, è necessario e previsto dalle convenzioni. Deve essere posizionato non troppo lontano dall'accesso al traforo del Frejus e prima della salita che inizia con la galleria di Mompantero che sbocca in val Cenischia. La superficie interessata deve essere equivalente a quella attuale, senza il Centro guida sicura, per il quale si parla di un possibile posizionamento in alta valle in un posto che possa essere interessato da freddo

**Scheletri di edifici in stato di abbandono e avanzi di cantiere emergono tra la sterpaglia: sono i resti del mai nato autoporto di S.Didero**

**La struttura a servizio dell'A32 potrebbe traslocare da Susa. E l'area sembra una scelta scontata**

e ghiaccio, proprio per favorire le condizioni di strada per le quali si svolgono i corsi di guida.

Prima che una ruspa si presenti ai cancelli di Consusa, è necessario che l'autoporto sia riposizionato, dunque il cantiere è probabile sorga a S.Didero, anche se negli ultimi tempi si è parlato della suggestione Condove, con al centro lo stabilimento Vertek-Lucchini, che però non è adiacente all'A32 e presenta maggiori problemi per la vicinanza con l'abitato. Altre soluzioni, verso Avigliana e Rivoli, sarebbero dei ripieghi difficilmente giustificabili vista la lontananza dalla frontiera. E poi a S.Didero l'area è già stata "preparata" negli anni '80 ed ha tutte le carte in regola per accogliere quella struttura per cui era nata, a distanza di oltre trent'anni.

La storia dell'autoporto nasce negli anni tra il 1978 e il 1982 e segue il corso parallelo dell'autostrada. «Allora il sindaco era Vincenzo Gioberto, poi fu eletta Tullia Martin - racconta Giorgio Vair, memoria storica di S.Didero, ex sindaco lui stesso e attuale vicesindaco - erano tempi di boom e quando un gruppo di spedizionieri torinesi si misero in società per acquistare terreni lungo la Dora, non si diede gran peso al fatto. Il paese è adagiato a ridosso della montagna, i terreni coltivabili stanno nella piana, quelli invece erano "soltanto verne", bosco non di pregio e sterpaglia che davano rifugio a fagiani e lepri. Staggiun- ga che il comune non disponeva di



Nella parte evidenziata si vede una porzione dell'area di 60mila metri quadri che doveva ospitare l'autoporto di S.Didero e che ora potrebbe accogliere la struttura che abbandonerà Susa per lasciare spazio al Tav



un Piano regolatore e che gli amministratori furono messi di fronte al fatto compiuto, ed ecco spiegato come all'improvviso potè sorgere quella spianata a pochi passi dal fiume. E poi il miraggio dei posti di lavoro fece il resto. E andata così, non è colpa di nessuno».

Sembrava cosa fatta, invece la Regione scelse Traduervì, alle porte di Susa, forse convinta da ragioni tecniche o forse spinta la pressione politico-economica. Sta di fatto che l'area del "verne" subì una profonda trasformazione: tagliata la vegetazione, una lunga fila di dumper (camion per il trasporto terra) vi scaricava una montagna di materiale, tanto da rilevare un metro e mezzo l'area, vengono costruiti la palazzina uffici e un paio di altri fabbricati, con tanto di impianti e tapparelle. Quasi agibile. Ma tutto rimane inutilizzato e da allora la zona è stata visitata solo da sporadici curiosi, da vandali o da "predatori".

La storia burocratica invece prosegue, perché alla Autoporto

di S.Didero Spa subentra la ditta Portedi di Avigliana che negli anni '95-2000 acquisisce i terreni attraverso la Fide Holding e poi Dierre Spa, avendo individuato l'area come adatta per l'espansione della propria attività con un secondo insediamento produttivo. Nel frattempo il comune ha adottato il nuovo Prgc, che riconosce l'area come "compromessa" e la destina ad ospitare attività produttive. Nel 2002 viene stilato il Pec, che prevede la costruzione di 20mila metri quadri di capannoni, e nel 2004 arriva il permesso di costruire. Però, di lì a poco, un sopralluogo dell'Arpa scopre che sono stati sotterrati fusti con rifiuti tossico-nocivi, l'area viene posta sotto sequestro, ma il processo (nel quale sia il Comune sia la Portedi sono parte civile) si chiude con la prescrizione. E soltanto nel 2008 si concludono le operazioni di bonifica.

Nel frattempo, sono passati dieci anni, i venti di crisi convincono la Portedi a non procedere con il pro-

getto. «Il Pec è scaduto nel 2012 - conferma Vair - ma l'amministrazione comunale ha deciso di prorogarlo fino a giugno 2014, cioè fino alla scadenza del nostro mandato. La prossima giunta deciderà quale strada seguire, anche nell'ottica di una nuova situazione economica». Certo l'azienda aviglianese non sarebbe dispiaciuta dal recuperare (almeno in parte) l'investimento fatto su quei terreni, e si parla di una cifra superiore ai 2 milioni di euro. Però, fino all'autunno 2012 nulla si è mosso. «A novembre c'è stata una richiesta ufficiale al comune da parte di Musinet, la società di progettazione della Sitaf, su incarico di Ltf. Ci hanno chiesto la documentazione relativa all'area allo scopo di effettuare la progettazione preliminare di opere e impianti collegati alla gestione Sitaf. Noi l'abbiamo prodotta, ma ancora nessuno è venuto a ritirarla».

Dal punto di vista tecnico, nulla impedirebbe la ricollocazione dell'autoporto a S.Didero, che

dovrà contenere, oltre al piazzale, una palazzina uffici, il ristorante e la stazione di servizio. «Per noi si tratterebbe di seguire da vicino la vicenda, una sorta di vigilanza geologica, ma il Prgc e il Pec ancora valido consentono questo tipo di insediamento - spiega Giorgio Vair - Certo, questa attività non porterebbe alcun beneficio occupazionale in zona, essendo un semplice trasloco, mentre andrebbe ad aggravare il carico ambientale con centinaia di tir al giorno che si fermano e ripartono ad ogni ora. Invece, in quell'area la Comunità montana, in particolare le liste civiche, avevano l'idea di piazzare attività collaterali alla raccolta rifiuti, cioè selezionare e dividere per ridurre il più possibile il conferimento all'inceneritore e, nel frattempo, come si è fatto in altri luoghi "virtuosi", cogliere l'occasione per creare occupazione».

Anche il fatto che il primo cantiere collegato direttamente al Tav possa sorgere a S.Didero non fa saltare di gioia. «È chiaro che se si tratta di un cantiere Tav, cambia la prospettiva. Anche se sulla Torino-Lione finora è stato gettato molto fumo e molte certezze si sono afflosciate dopo i primi ostacoli - osserva Vair - Comunque, ho due speranze: la prima è che dopo le elezioni il quadro politico generale induca a seria riconsiderazione del progetto Tav. La seconda, ma è una battuta, è che l'area dell'autoporto "porta male", infatti tutti quelli che ci hanno messo gli occhi sopra poi sono stati bruciati».

L'ultima considerazione, di prospettiva, la rilancia Claudio Giorno, volto noto dell'attivismo No Tav: «La previsione di ruspe e bulldozer a S.Didero potrebbe spingere il movimento No Tav ad un analogo trasloco: se loro spostano lì l'autoporto, noi spostiamo il presidio di Borgone». Come dire: la lotta contro il Tav passa attraverso la difesa del territorio tutto, anche quello compromesso, perché è sbagliata l'idea di sviluppo che sta alle spalle di una simile decisione. E dunque da contrastare.